



भारत का राजपत्र

The Gazette of India

असाधारण
EXTRAORDINARY

भाग III—खण्ड 4
PART III—Section 4

प्राधिकार से प्रकाशित
PUBLISHED BY AUTHORITY

सं. 126]

नई दिल्ली, बुधवार, जून 8, 2011/ज्येष्ठ 18, 1933

No. 126]

NEW DELHI, WEDNESDAY, JUNE 8, 2011/JYAISTHA 18, 1933

महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण

अधिसूचना

मुम्बई, 1 जून, 2011

सं. टीएमपी/51/2008-टीपीटी.—महापत्तन न्यास अधिनियम, 1963 (1963 का 38) की धारा 48 और 49 द्वारा प्रदत्त शक्तियों का प्रयोग करते हुए, महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण, एतद्वारा, संलग्न आदेशानुसार, लंगरगाह में किए जाने वाले कार्गों प्रहस्तन परिचालनों के लिए शुल्क का अनुमोदन प्राप्त करने हेतु वीओ चिदम्बरनार पत्तन न्यास से प्राप्त प्रस्ताव का निपटान करता है।

महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण

मामला सं. टीएमपी/51/2008-टीपीटी

वीओ चिदम्बरनार पत्तन न्यास

... आवेदक

आदेश

(मई, 2011 के 2रे दिन पारित)

यह मामला लंगरगाह में किए जाने वाले कार्गों प्रहस्तन परिचालनों के लिए शुल्क के निर्धारण का अनुमोदन प्राप्त करने के लिए वी ओ चिदम्बरनार पत्तन न्यास (वीओसीपीटी) (पूर्ववर्ती, तृतीकोरिन पत्तन न्यास) से प्राप्त प्रस्ताव दिनांक 9 सितम्बर, 2008 से संबंधित है।

- 2.1. प्रस्ताव में वीओसीपीटी द्वारा कही गई मुख्य बातें निम्नलिखित हैं:
- (i). तृतीकोरिन पत्तन हारबर के भीतर 10.7 मीटर डुबाव वाले पोतों का प्रहस्तन करता रहा है। 10.7 मीटर से अधिक के डुबाव वाले पोतों ने पत्तन में आना शुरू कर दिया है और पत्तन लंगरगाह में ऐसे पोतों का प्रहस्तन करता है।
 - (ii). पत्तन ने शुरू में ऐसे गहरे डुबाव वाले पोतों के प्रहस्तन का निर्णय लिया था जो केवल कोयला, खाद्यान्न और दालें वहन करते हैं। बाहरी हारबर में लंगर डाले ऐसे पोतों को स्वीकार्य डुबाव तक उत्तराई परिचालनों के लिए अनुमति दी गई है और तब आगे उत्तराई के लिए बर्थ किया जाता है।
 - (iii). टीएएमपी द्वारा अनुमोदित वर्तमान दरमान अनुसूची 2.7.1 में लंगरगाह शुल्क निर्धारित करता है। तथापि, लंगरगाह में वहन किए जाने की बजाह से कार्गो प्रहस्तन परिचालनों के लिए ऐसी दरें नहीं हैं।
 - (iv). इसलिए, पत्तन और उपयोक्ता समुदाय के व्यापक हित में, पत्तन ने लंगरगाह में उत्तराई परिचालनों के लिए विशेष निबंधन एवं शर्तें निर्धारित की थीं और 6 मार्च 2007 को हुई बैठक में पत्तन उपयोक्ताओं की सहमति प्राप्त करने के बाद पत्तन के ट्रेड नोटिस दिनांक 5 जुलाई 2006 और 22 मार्च 2007 द्वारा इसे परिचालित किया गया था। इसने दिनांक 6 मार्च 2007 की बैठक के कार्यवृत्त की प्रति भेजी है।

2.2.

तदनुसार, पत्तन ने अपने दरमान में निम्नलिखित प्रावधान शामिल करने का प्रस्ताव किया है:

- (i). अध्याय II – पोत संबंधित प्रभार अनुसूची 2.7 के अधीन निम्नलिखित शामिल करें:

लंगरगाह परिचालनों के लिए शुल्क:

लंगरगाह में पोतों के मामले में उत्तराई परिचालनों के लिए निम्नलिखित प्रभार वसूल किए जाएंगे:

क्र.सं.	विवरण	अधिकतम दरें
(i).	अधिसूचित पत्तन सीमाओं के भीतर पत्तन जलमार्गों में लंगरगाह में किसी पोत के मामले में उत्तराई परिचालनों के लिए शुल्क।	लंगरगाह परिचालनों के शुरूआत की तारीख से पूरा होने की तारीख तक पत्तन के लिए प्रासंगिक बर्थ किराया प्रभारों का 25 प्रतिशत।

पत्तन ने प्रस्तावित दरें शासित करने के लिए निम्नलिखित शर्तें भी प्रस्तावित की हैं:

- (क). यह सुविधा 10.7 या 9.3 मीटर, जैसी भी स्थिति हो, के डुबाव वाले पोतों की उत्तराई के बाद 10.7 मीटर से अधिक डुबाव के आने वाले कोयला, खाद्यान्न और दालों को ढोने वाले गहरे डुबाव वाले पोतों के लिए उपलब्ध है, बर्थ में प्रहसित किया जाएगा।
 - (ख). यह सुविधा स्टीमर एजेंट द्वारा पर्यावरणीय मंजूरी प्राप्त करने और उत्तराई तथा यात्री ढोने के लिए प्रयुक्त पोतों की सुरक्षा के संबंध में मरसेनटाइल मरीन डिपार्टमेंट का प्रभारपत्र भेजने के अधीन है।
 - (ग). उतारा गया कार्गो ढोने वाले बाज़ों को बर्थ की उपलब्धता के अधीन केवल जोन 'क' में बर्थ करने की अनुमति दी जाएगी।
 - (घ). उतारा गया कार्गो जोन 'ख' में ऐसा उतारा गया कार्गो ढोने वाले पोतों/बाज़ों के मामले में पत्तन के दरमान के अनुसार पोत संबंधित प्रभारों और घाटशुल्क प्रभारों के भुगतान के अधीन जोन 'ख' में भी प्रहसित किया जा सकता है।
 - (ङ). दालों और खाद्यान्नों के लिए, यदि बर्थ सं. 8 अधिग्रहीत है और पत्तन पोत को बर्थ आवंटित नहीं करता है तो लंगरगाह परिचालन तब तक स्वीकृत किए जाएंगे जब तक पोत 9.3 मीटर तक नहीं पहुंच जाता है अथवा उस समय तक जब तक बर्थ सं. 8 उपलब्ध नहीं कराया जाता है, जो भी पहले हो।
 - (च). कार्गो उतारने के लिए प्रयुक्त बाज़ों को यदि 'वेस्टर्न आर्म' में बर्थ किया जाता है और उतारे गए कार्गो के प्रहस्तन के लिए लैश जेटटी, बर्थ किराया सामान्य दर का 80 प्रतिशत होगा।
- (ii). निम्नलिखित खंड अध्याय III – 3.1 घाटशुल्क देयताओं की अनुसूची में दी गई टिप्पणियों के अधीन उप क्रम सं. (v) रूप में पैरा 4 के अधीन शामिल किया जाए:
- (v). ₹ 3/- प्रति टन की दर से कार्गो पोतातरण शुल्क लंगरगाह में प्रहसित कार्गो के लिए वसूल किया जाएगा।

2.3. पत्तन ने बाद में अपने पत्र दिनांक 3 जुलाई 2009 द्वारा निम्नलिखित स्पष्ट किया था:

- (i). प्रस्तावित लंगरगाह में उत्तराई के लिए प्रस्तावित शुल्क इस प्राधिकरण द्वारा आदेश सं. टीएमपी/80/2003-टीपीटी दिनांक 15 मार्च 2004 द्वारा पहले से अनुमोदित लंगरगाह शुल्क पर आधारित है।
- (ii). इस प्राधिकरण ने अपने आदेश सं. टीएमपी/15/2006-टीपीटी दिनांक 14 जुलाई 2008 द्वारा दरमान संशोधित करते समय लंगरगाह शुल्क खंड 2.7.1 में संशोधित दरमान में 20 प्रतिशत क्रेनशुल्क तत्व के अलावा वर्थ किराया प्रभारों के 25 प्रतिशत की दर पर लंगरगाह प्रभारों की अनुसूची निर्धारित की गई थी।
- (iii). उपर्युक्त आधार पर, स्पष्टता के प्रयोजन के लिए, निम्नलिखित प्रभारों को उत्तराई परिचालनों में शामिल किया जाए:

क्र. सं.	विवरण	दर प्रति जीआरटी प्रति घंटा अथवा उसका भाग	
		तटीय पोत (रु० में)	विदेशगामी पोत (अ.डा. में)
1.	3,000 जीआरटी तक और सहित	0.0151 (परन्तु न्यूनतम रु० 29.75)	0.00058 (परन्तु न्यूनतम अ.डा. 1.14)
2.	3,001 से 10,000 जीआरटी	0.0099 (परन्तु न्यूनतम रु० 45.37)	0.00038 (परन्तु न्यूनतम अ.डा. 1.74)
3.	10,001 to 15,000 जीआरटी	0.0130	0.00050
4.	15,001 to 20,000 जीआरटी	0.0161	0.00062
5.	20,001 to 25,000 जीआरटी	0.0219	0.00084
6.	25,001 to 30,000 जीआरटी	0.0240	0.00092
7.	30,001 जीआरटी और अधिक	0.0260	0.00100
8.	दोगुनी बैंकिंग	उस पोत के मामले में जो वर्थ अधिग्रहण करने वाले दूसरे पोत से दोगुना बैंक किया जाता है, इसे उपर्युक्त अनुसूची में विनिर्दिष्ट लंगरगाह प्रभारों का आधा बमूल किया जाएगा।	

3. निर्धारित परामर्शी प्रक्रिया के अनुसार, वीओसीपीटी का प्रस्ताव संबद्ध उपयोक्ताओं/उपयोक्ता संगठनों को उनकी टिप्पणियों के लिए परिचालित किया गया था। संबद्ध उपयोक्ताओं/उपयोक्ता संगठनों से प्राप्त टिप्पणियां वीओसीपीटी को प्रतिपुस्ति सूचना के रूप में भेजी गई थीं। वीओसीपीटी ने उपयोक्ताओं/उपयोक्ता संगठनों द्वारा की गई टिप्पणियों पर अपनी अभ्युक्तियां भेजी थीं।

4. प्रस्ताव की प्राथमिक संवीक्षा के आधार पर, वीओसीपीटी से हमारे पत्र दिनांक 29 नवम्बर 2010 द्वारा अतिरिक्त सूचना/स्पष्टीकरण भेजने का अनुरोध किया गया था। वीओसीपीटी ने पत्र दिनांक 31 जनवरी 2011 द्वारा अपना जवाब भेजा था। हमारे द्वारा उठाए गए प्रश्नों और वीओसीपीटी द्वारा प्रेषित स्पष्टीकरणों का सार नीचे तालिकाबद्द किया गया है:

क्र. सं.	हमारे द्वारा उठाए गए प्रश्न	वीओसीपीटी द्वारा प्राप्त जवाब
(i).	मौजूदा दरमान की अनुसूची 2.7.1 (क) हारबर बेसिन के अन्दर किसी क्षेत्र में पोत के विराम के लिए और (ख) हारबर के बाहर परन्तु पत्तन सीमाओं के भीतर किसी क्षेत्र में पोत के विराम के लिए लंगरगाह शुल्क के दो सैट निर्धारित करती है। पत्तन ने अपने सामान्य संशोधन प्रस्ताव जिसपर अलग से कार्यवाही की जा रही है, में मौजूदा लंगरगाह शुल्क को जारी रखने का प्रस्ताव किया है। जब मौजूदा दरमान लंगरगाह शुल्क पहले ही निर्धारित कर दुका है तो यह स्पष्ट नहीं है कि उत्तराई परिचालनों के लिए अलग से लंगरगाह शुल्क क्यों निर्धारित किया जाना है और तब जब प्रस्तावित दरें मौजूदा/प्रस्तावित दरमान में यथा समान हैं।	मौजूदा दरमान में उपलब्ध दर अधिसूचित पत्तन सीमाओं के भीतर पत्तन जलमार्गों में पोतों को निष्प्रिय अधिग्रहण से रोकने के लिए हारबर बेसिन के अन्दर और बाहर पोतों के विराम के लिए लंगरगाह शुल्क के लिए है। परन्तु यह उत्तराई परिचालनों अर्थात् लंगरगाह में कार्गो के प्रहस्तन के लिए प्रशुल्क के निर्धारण हेतु प्रस्ताव है। उत्तराई परिचालन के लिए लंगरगाह शुल्कों के निर्धारण को केवल स्पष्ट करना है।

(ii).	<p>(क). प्रशुल्क दिशानिर्देशों का खंड 2.17.1 से 2.17.3 दरों को अंतिम रूप दिए जाने तक अधिसूचित दरमान में अनुपलब्ध नए प्रशुल्क अथवा सेवा के लिए तदर्थ दरों की वसूली करने के लिए पत्तन न्यासों को अनुमति देने की शर्तें विनिर्दिष्ट करता है। उक्त खंड के अनुसार, अंतिम अवधि में परिचालित की जाने वाली तदर्थ दर तुलनीय सेवाओं/कारों के लिए भौजूदा अधिसूचित प्रशुल्कों के आधार पर अवश्य विपरित होनी चाहिए। इस संदर्भ में, कृपया स्पष्ट करें कि लंगरगाह में प्रहस्तित कारों के लिए कारों पोतांतरण शुल्क संबंधी रु 3 प्रति टन की प्रस्तावित दर पत्तन द्वारा कैसे विपरित की गई है।</p> <p>(ख). लंगरगाह में कारों की उत्तराई के लिए पत्तन द्वारा उपलब्ध करवाई गई सेवा के ब्योरे और प्रस्तावित दर के औचित्य के लिए ऐसी सेवाएं प्रदान करने की लागत भेजें।</p>	<p>लंगरगाह पोतांतरण में कारों परिचालन प्रहस्तन के लिए रु 3/- प्रति टन की दर गहरे डुबाव वाले पत्तन के बॉटर फ्रंट का इस्तेमाल करने के लिए प्रस्तावित किया गया है और पत्तन को लंगरगाहशुल्क बनाए रखना होगा। यह 10.7 मी० से अधिक डुबाव वाले बड़े पार्सल आकार वाले पोतों के प्रहस्तन की सुविधा के लिए लंगरगाह के उपयोग के लिए टोकन प्रभार है।</p>																												
(iii).	<p>(क). उत्तराई परिचालनों के लिए बाहरी हारबर में लंगर डाले पोतों की संख्या, उतारे गए कारों की मात्रा, उक्त सेवा से अर्जित पोत और कारों संबंधित आय राजस्व पूर्व अवधि (इसके कार्यान्वयन से) के लिए भेजें।</p>	<p>पत्तन लंगरगाह में कारों प्रहस्तन के लिए सुविधा प्रदान कर रहा है।</p> <p>क. प्रशुल्क ब्योरे</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>विवरण</th> <th>2007-08</th> <th>2008-09</th> <th>2009-10</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>(i). पोत जिससे लंगरगाह में कारों उतार जाता है</td> <td>पोतों की सं. जीआरटी</td> <td>22 8,13,424</td> <td>61 19,05,661</td> <td>68 21,29,576</td> </tr> <tr> <td>(ii). पोतांतरण कारों की मात्रा (टनों में)</td> <td></td> <td>2,25,716</td> <td>5,91,946</td> <td>6,34,924</td> </tr> </tbody> </table> <p>ख. आय ब्योरे</p> <p>((रु 10 लाखों में))</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>विवरण</th> <th>2007-08</th> <th>2008-09</th> <th>2009-10</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>(i). लंगरगाह में जिन पोतों से कारों उतार जाता है उनसे पोत संबंधित आय</td> <td></td> <td>53.48</td> <td>148.72</td> <td>165.06</td> </tr> <tr> <td>(ii). प्रस्तावित कारों पोतांतरण शुल्क की वसूली से कारों प्रहस्तन आय</td> <td>6.77</td> <td>17.76</td> <td>19.05</td> <td></td> </tr> </tbody> </table>	विवरण	2007-08	2008-09	2009-10	(i). पोत जिससे लंगरगाह में कारों उतार जाता है	पोतों की सं. जीआरटी	22 8,13,424	61 19,05,661	68 21,29,576	(ii). पोतांतरण कारों की मात्रा (टनों में)		2,25,716	5,91,946	6,34,924	विवरण	2007-08	2008-09	2009-10	(i). लंगरगाह में जिन पोतों से कारों उतार जाता है उनसे पोत संबंधित आय		53.48	148.72	165.06	(ii). प्रस्तावित कारों पोतांतरण शुल्क की वसूली से कारों प्रहस्तन आय	6.77	17.76	19.05	
विवरण	2007-08	2008-09	2009-10																											
(i). पोत जिससे लंगरगाह में कारों उतार जाता है	पोतों की सं. जीआरटी	22 8,13,424	61 19,05,661	68 21,29,576																										
(ii). पोतांतरण कारों की मात्रा (टनों में)		2,25,716	5,91,946	6,34,924																										
विवरण	2007-08	2008-09	2009-10																											
(i). लंगरगाह में जिन पोतों से कारों उतार जाता है उनसे पोत संबंधित आय		53.48	148.72	165.06																										
(ii). प्रस्तावित कारों पोतांतरण शुल्क की वसूली से कारों प्रहस्तन आय	6.77	17.76	19.05																											
(iv).	<p>(ख). पोतों की वास्तविक संख्या जिनसे उत्तराई परिचालन किया जाता है, उतारे गए कारों की मात्रा नवम्बर 2010 से 31 मार्च 2011 और और अगले दो वर्षों अर्थात् 2011-12 और 2012-13 के अनुमानों के साथ 31 अक्टूबर 2010 तक चालू वर्ष में अर्जित पोत/कारों आय भी उपर्युक्त प्रारूप में भेजें।</p>	<p>क. प्रशुल्क ब्योरे</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>विवरण</th> <th>2010-11 (अक्टूबर '10 तक)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>(i). पोत जिससे लंगरगाह में कारों उतार जाता है</td> <td>पोतों की सं. जीआरटी</td> <td>44</td> </tr> <tr> <td>(ii). पोतांतरण कारों पोतांतरण शुल्क की वसूली से कारों प्रहस्तन आय</td> <td></td> <td>13,82,305</td> </tr> <tr> <td>(ii). पोतांतरण कारों की मात्रा (टनों में)</td> <td></td> <td>4,54,691</td> </tr> </tbody> </table> <p>ख. आय ब्योरे</p> <p>((रु 10 लाखों में))</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>विवरण</th> <th>2010-11 (अक्टूबर '10 तक)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>(i). लंगरगाह में जिन पोतों से कारों उतार जाता है उनसे पोत संबंधित आय</td> <td></td> <td>105.77</td> </tr> <tr> <td>(ii). प्रस्तावित कारों पोतांतरण शुल्क की वसूली से कारों प्रहस्तन आय</td> <td></td> <td>13.64</td> </tr> </tbody> </table> <p>यह उम्मीद है कि यही रुझान वर्ष 2010-11 के अक्टूबर 2010 के बाद की अवधि और अगले दो वर्षों अर्थात् 2011-12 और 2012-13 के लिए जारी रहेगा।</p>	विवरण	2010-11 (अक्टूबर '10 तक)	(i). पोत जिससे लंगरगाह में कारों उतार जाता है	पोतों की सं. जीआरटी	44	(ii). पोतांतरण कारों पोतांतरण शुल्क की वसूली से कारों प्रहस्तन आय		13,82,305	(ii). पोतांतरण कारों की मात्रा (टनों में)		4,54,691	विवरण	2010-11 (अक्टूबर '10 तक)	(i). लंगरगाह में जिन पोतों से कारों उतार जाता है उनसे पोत संबंधित आय		105.77	(ii). प्रस्तावित कारों पोतांतरण शुल्क की वसूली से कारों प्रहस्तन आय		13.64									
विवरण	2010-11 (अक्टूबर '10 तक)																													
(i). पोत जिससे लंगरगाह में कारों उतार जाता है	पोतों की सं. जीआरटी	44																												
(ii). पोतांतरण कारों पोतांतरण शुल्क की वसूली से कारों प्रहस्तन आय		13,82,305																												
(ii). पोतांतरण कारों की मात्रा (टनों में)		4,54,691																												
विवरण	2010-11 (अक्टूबर '10 तक)																													
(i). लंगरगाह में जिन पोतों से कारों उतार जाता है उनसे पोत संबंधित आय		105.77																												
(ii). प्रस्तावित कारों पोतांतरण शुल्क की वसूली से कारों प्रहस्तन आय		13.64																												
(iv).	<p>कृपया पुष्टि करें कि प्रस्तावित प्रशुल्क को राजस्व प्रभाव दरमान, जिसपर अगले से कार्यवाही की जा रही है, के सामान्य संशोधन के लिए दाखिल किए गए लागत विवरण में लिया गया है। इस मद के लिए संव्यवहार वीओसीपीटी के सामान्य संशोधन प्रस्ताव पर हमारे पत्र सं. टीएमपी/9/2010-टीपीटी दिनांक 15 अक्टूबर 2010 द्वारा उठाए गए प्रश्नों को संबोधित करते समय प्रासांगिक लागत विवरण अलग-से दर्शाएं।</p>	<p>हाँ, उत्तराई शुल्क के साधनों द्वारा अर्जित राजस्व दरमान प्रस्ताव के सामान्य संशोधन के लिए दाखिल लागत विवरण में सुविचारित किया गया है।</p>																												

5. इस मामले में संयुक्त सुनवाई 29 मार्च 2011 को तृतीयोरिन में वीओ विदम्बनार पत्तन न्यास (वीओसीपीटी) परिसर में आयोजित की गई थी। वीओसीपीटी ने अपने प्रस्ताव में पावर प्लाइट प्रस्तुतीकरण दिया था। संयुक्त सुनवाई में, वीओसीपीटी और संबद्ध उपयोक्ताओं/संस्था निकायों ने अपने निवेदन प्रस्तुत किए थे।

6. इस मामले में परामर्श संबंधी कार्यवाहियां इस प्राधिकरण के कार्यालय के अभिलेखों में उपलब्ध हैं। प्राप्त हुई टिप्पणियों और संबद्ध पक्षों द्वारा की गई टिप्पणियों का सार प्रासंगिक पक्षों को अलग-से भेजा जाएगा। ये व्योरे हमारे वेबसाइट <http://tariffauthority.gov.in> पर भी उपलब्ध करवाए जाएंगे।

7. इस मामले की कार्यवाही के दौरान एकत्र की गई समग्र सूचना के संदर्भ में, निम्नलिखित स्थिति प्रकट होती है:

- (i). वीओ विदम्बनार पत्तन न्यास (वीओसीपीटी) का मौजूदा प्रस्ताव मुख्यतः इस वज्रह से है कि 10.7 मीटर से अधिक दुबाव वाले पोत जो कोयला, खाद्यान्न और दार्ते ढोते हैं और पत्तन में आते हैं और दुबाव की सीमा की दजह से बर्थ में सीधे प्रहसित नहीं किए जा सकते हैं और इसलिए उन्हें स्वीकार्य दुबाव तक लंगरगाह में उतारे जाने और आगे उत्तराई के लिए बर्थ किए जाने की ज़रूरत है।
- (ii). इस संबंध में, वीओसीपीटी ने दो प्रशुल्क मदे प्रस्तावित की हैं
 - (क). लंगरगाह में खाली किए गए पोतों पर लंगरगाह शुल्क।
 - (ख). लंगरगाह में प्रहसित कार्गो के लिए ₹ 3 प्रति टन का कार्गो पोतांतरण शुल्क।

वीओसीपीटी ने प्रस्तावित प्रशुल्क को शासित करने वाली शर्तों का भी प्रस्ताव किया है।

- (iii). उपर्युक्त मद (ii) (क) के संदर्भ में, इस प्राधिकरण द्वारा आदेश सं. टीएएमपी/15/2006—टीपीटी दिनांक 14 जुलाई 2008 द्वारा अनुमोदित वीओसीपीटी के मौजूदा दरमान में हारबर बेसिन के भीतर किसी क्षेत्र में पोत के विराम और हारबर के बाहर परन्तु पत्तन सीमाओं के भीतर किसी क्षेत्र में पोत के विराम के लिए मौजूदा दरमान की अनुसूची 2.7.1 के अधीन लंगरगाह शुल्क पहले से निर्धारित किया गया है। पत्तन ने लंगरगाह में उत्तराई परिचालनों के लिए पोतों पर हारबर बेसिन के भीतर पोत के विराम के लिए लागू लंगरगाह शुल्क वसूल करने का प्रस्ताव किया है। वीओसीपीटी ने स्पष्ट किया है कि उत्तराई परिचालन करने वाले पोत के लिए लंगरगाह शुल्कों की पृथक अनुसूची का प्रस्ताव केवल स्थिति स्पष्ट करने के लिए किया गया है। चूंकि मौजूदा दरमान लंगर डाले पोतों के लिए लंगरगाह शुल्क पहले ही निर्धारित करता है, इसलिए हारबर बेसिन के भीतर अथवा हारबर बेसिन के बाहर, जैसी भी स्थिति हो, उत्तराई परिचालनों के लिए लंगर डाले पोतों के लिए लागू किया जाना जारी रखा जा सकता है। इसलिए, यह ज़रूरी नहीं पाया गया कि पत्तन द्वारा यथा प्रस्तावित उत्तराई परिचालनों के लिए लंगरगाह शुल्क की पृथक अनुसूची शामिल की जाए।
- (iv). (क). पत्तन द्वारा प्रस्तावित अन्य प्रशुल्क मद कार्गो पोतांतरण शुल्क के लिए ₹ 3 प्रति टन है।
 - (ख). कुछ महापत्तन न्यासों में प्राप्त स्थिति से यह देखा गया है कि लंगरगाह में कार्गो प्रहस्तन के लिए एकत्रित शुल्क, यदि कोई हो, या तो जमायोजित किया गया है अथवा कुछ मामलों में पत्तन के बर्थ में उतारे गए कार्गो के अनुवर्ती प्रहस्तन के लिए कम किया गया घाटशुल्क/पत्तन प्रभार वसूल किए गए हैं। तथापि, वीओसीपीटी ने घाटशुल्क में किसी समायोजन अथवा कटौती का प्रस्ताव नहीं किया है जब कार्गो बार्जे द्वारा अनुवर्ती ले जाने के लिए लंगरगाह में उतारा जाता है और पत्तन के बर्थ में प्रहसित किया जाता है। उपर्युक्त स्थिति के बावजूद, यह स्वीकार करना होगा कि उत्तराई परिचालनों के लिए ₹ 3 प्रति टन की दर से वीओसीपीटी द्वारा प्रस्तावित दर विभिन्न पर्यावरणीय उपायों, जो प्रदूषण नियंत्रण बोर्ड द्वारा अधिकृत हैं, का पालन करने के लिए पत्तन द्वारा किए गए व्यय की पूर्ति के लिए बताया गया है। इसके साथ ही, उत्तराई के लिए वीओसीपीटी द्वारा प्रस्तावित दर, प्रथम दृष्टया, उपर्युक्त अन्य पत्तनों में उत्तराई के लिए निर्धारित दरों की तुलना में कम प्रतीत होता है। इसके अतावा, कुछ घटकों के मामले में कुछ अन्य महापत्तनों के लंगरगाहों में उत्तराई परिचालनों में अन्य तटवर्ती पत्तनों में पोतांतरण शामिल है, जोकि वीओसीपीटी के मामले में नहीं है। हालांकि, यह तर्क दिया जा सकता है कि लंगरगाह अनुरक्षण और पर्यावरणीय उपायों के लिए व्यय पत्तन के समग्र व्यय में शामिल हैं, यह उल्लेख करना प्रासंगिक है कि प्रस्तावित लेवी से सृजित/सृजित किए जाने के लिए प्रस्तावित अतिरिक्त राजस्व इसके दरमान के सामान्य संशोधनके लिए दाखिल किए गए समग्र लागत विवरण में पत्तन द्वारा स्वीकार किया गया है।

इसके अलावा, यह उल्लेख करना प्रासंगिक है कि ज्यादातर उपयोक्ता असोसिएशनों जैसे तूटीकोरिन शिप एजेंट्स असोसिएशन, तूटीकोरिन पोर्ट हैंडलिंग एजेंट्स असोसिएशन, तूटीकोरिन कस्टम हाऊस एजेंट्स असोसिएशन, ऑल इंडिया चेम्बर ऑफ कॉमर्स एंड इंडस्ट्रीज ने वीओसीपीटीके प्रस्ताव का समर्थन किया है और पुष्टि की है कि वीओसीपीटी का प्रस्ताव तत्संबंधित उपयोक्ता असोसिएशनों के साथ विचार-विमर्श के बाद है।

प्रस्ताव का समर्थन करते समय उपयोक्ता असोसिएशनों ने यह टिप्पणी की थी कि वीओसीपीटी ने लंगरगाह में कार्गो प्रहस्तन परिचालनों के लिए कोई अतिरिक्त पूँजी व्यय नहीं किया है और कि इस परिचालन के माध्यम से एकत्रित शुल्क पत्तन के लिए अतिरिक्त राजस्व होगा। जैसाकि पहले बताया गया है, वीओसीपीटी ने पुष्टि की है कि प्रस्तावित उत्तराई परिचालन से पत्तन द्वारा अर्जित/अर्जित किए जाने की संभावना वाला अतिरिक्त राजस्व पत्तन के दरमान के सामान्य संशोधन के लिए दाखिल लागत विवरण में पहले से ही लिया गया है।

चूंकि कार्गो पोतांतरण के लिए ₹० ३ प्रति टन की प्रस्तावित दर के लिए उपयोक्ताओं/उपयोक्ता असोसिएशनों की सहमति है, इसलिए यह प्राधिकरण प्रस्तावित दर अनुमोदित करने के लिए प्रवृत्त है। राजस्व विवेका सामान्य संशोधन प्रस्ताव में पहले से ही डाला गया है और उक्त प्रस्ताव पर 2005 के प्रशुल्क दिशानिर्देशों में निर्धारित लागत जमा फार्मूला का अनुसरण करते हुए कार्यवाही की जाएगी। इसलिए, उपयोक्ताओं/उपयोक्ता असोसिएशन को किसी घाटे की स्थिति में नहीं रखा जाना चाहिए।

(v). (क). वीओसीपीटी ने लंगरगाह में कार्गो प्रहस्तन के लिए प्रस्तावित दरें शासित करने के लिए विभिन्न शर्तें भी प्रस्तावित की हैं। पहली शर्त में यह विनिर्दिष्ट किया गया है कि यह सुविधा 10.7 अथवा 9.3 मीटर, जैसी भी स्थिति हो, डुबाव वाले पोतों में उतारे जाने के बाद 10.7 मीटर से अधिक डुबाव वाले कोयला, खाद्यान्न और दालें ढोने वाले गहरे डुबाव वाले पोतों के लिए उपलब्ध है, जिसे बर्थ में प्रहस्तित किया जाएगा। पत्तन ने प्रस्ताव में स्पष्ट नहीं किया है कि विशिष्ट कार्गो अर्थात् कोयला, खाद्यान्न और दालें ढोने वाले पोतों को ही उत्तराई सुविधा देने का प्रस्ताव क्यों किया गया है।

वीओसीपीटी द्वारा प्रस्तावित तीसरी और चौथीं शर्त में यह कहा गया है कि उतारा गया कार्गो ढोने वाले बार्जों को जोन 'क' में बर्थ करने की अनुमति दी जाएगी बर्थों बर्थ उपलब्ध हो; और उतारा गया कार्गो जोन 'ख' में प्रहस्तित किया जा सकता है बर्थों पोत संबंधित प्रभार और जोन 'ख' में उतारा गया ऐसा कार्गो ढोने वाले बार्जों के लिए लागू घाटशुल्क का भुगतान करना होगा। प्रस्तावित शर्त (5) में कहा गया है कि यदि बर्थ सं. ४ अधिग्रहीत होता है तो लंगरगाह परिचालन की अनुमति तब तक दी जाएगी जब तक पोत 9.3 मी. डुबाव तक नहीं पहुंच जाता है अथवा जब तक बर्थ सं. ४ उपलब्ध न हो, जो भी पहले हो।

वीओसीपीटी द्वारा प्रस्तावित ये सभी शर्तें मुख्यतः पोत को बर्थों में बर्थ किए जाने की अनुमति देने/अथवा पत्तन द्वारा लंगरगाह सुविधा, उपलब्धता पर निर्भर करता है, दिए जाने से संबंधित है। लंगरगाह अथवा बर्थ में पोतों को खड़ा करना उन्हें उपलब्ध विवेकाधिकार का इस्तेमाल करते हुए पत्तन द्वारा निर्णय लिया जाने वाला परिचालनात्मक मामला है। इसलिए, यह जरूरी नहीं पाया गया है कि दरमान में इन शर्तों को निर्धारित किया जाए। जोन ख क्षेत्र के लिए दरमान में निर्धारित प्रभारों की वसूली के बारे में प्रस्तावित शर्त के संबंध में, जाहिर है यदि एक पोत जोन ख में बर्थ किया जाता है तो वह जोन ख के लिए दरमान में निर्धारित प्रासंगिक शर्तें द्वारा स्वतः ही शासित किया जाएगा और इसलिए यह जरूरी नहीं है कि इस संबंध में पृथक शर्त निर्धारित की जाए, जैसाकि वीओसीपीटी द्वारा प्रस्तावित किया गया है।

(ख). वीओसीपीटी द्वारा प्रस्तावित टिप्पणी संख्या (2) में कहा गया है कि यह सुविधा पर्यावरणीय मंजूरी प्राप्त करने वाले स्टीमर एजेंट और उत्तराई के लिए प्रयुक्त पोतों की सुरक्षा के संबंध में मरसेनटाइल मरीन डिपार्टमेंट का प्रभाणपत्र भेजने के अधीन है और यात्रियों को ढोना एक परिचालनात्मक मामला है और प्रशुल्क से संबंधित नहीं है, इसलिए, दरमान में शामिल नहीं किया गया है।

- (ग). आखिरी टिप्पणी में 80 प्रतिशत बर्थ की वसूली विनिर्दिष्ट की गई है यदि कार्गो उतारने के लिए प्रयुक्त बार्जों को उतारे गए कार्गो के प्रहस्तन के लिए वेस्टर्न आर्म और लैश जेटटी में बर्थ किए जाते हैं। यह उल्लेख करना प्रासंगिक है कि बर्थ किशाये से संबंधित अनुसूची 2.4.2 के अधीन वीओसीपीटी के मौजूदा दरमान में निर्धारित टिप्पणी सं. 3 लागू बर्थ किशाये की 20 प्रतिशत रियायत निर्धारित करती है, यदि पोत अतिरिक्त बर्थ, फिंगर जेटटी, शैलो वॉटर बर्थों अथवा किसी अन्य गैर क्रेन बर्थों में प्रहस्तित किया जाता है। इसलिए, यदि पोत किसी गैर-क्रेन बर्थों में बर्थ किया जाता है तो इसे वीओसीपीटी के दरमान में प्रासंगिक अनुसूची में निर्धारित मौजूदा प्रावधान द्वारा शासित किया जाएगा और इसलिए पत्तन द्वारा प्रस्तावित पृथक शर्त शामिल किए जाने की जरूरत नहीं है।
- (vi). यह बताया गया है कि पत्तन ने मार्च 2007 में हुई बैठक में पत्तन उपयोक्ताओं की सहमति प्राप्त करने के बाद वर्ष 2007–08 से प्रस्तावित दरें लागू की हैं। पत्तन ने लंगरगाह में प्रहस्तित ऐसे पोतों की संख्या के आंकड़े और वर्ष 2007–08 से 2010–11 (अक्टूबर 2010 तक) तक प्रस्तावित दरों के कार्यान्वयन की राजस्व विवेका भेजी है।

प्रशुल्क दिशानिर्देशों के खंड 2.17.1 से 2.17.3 में विनिर्दिष्ट किया गया है कि जब कभी सेवाओं/कार्गो के लिए अधिसूचित दरमान में विशिष्ट प्रशुल्क उपलब्ध नहीं हो तो पत्तन प्रस्ताव प्रस्तुत कर सकता है और यह दर तब तक तदर्थ आधार पर वसूल कर सकता है जब तक दर को अतिम रूप से अधिसूचित नहीं किया जाता है। इस प्रयोजन के लिए, तदर्थ दर तुलनीय सेवाओं/कार्गो के लिए मौजूदा अधिसूचित प्रशुल्कों के आधार पर अवश्य विपरित किया जाना चाहिए और इसपर पत्तन और संबद्ध उपयोक्ताओं की परस्पर सहमति अवश्य होनी चाहिए। प्रस्तावित दर वीओसीपीटी ने ट्रेड की सहमति प्राप्त करने के बाद कार्यान्वयित की थी जिसके समर्थन में ट्रेड द्वारा शामिल बैठक के कार्यवृत्त के रूप में दस्तावेजी साक्ष्य और इस स्थिति की पुष्टि करने वाले उपयोक्ता असोसिएशनों से प्राप्त अनुबर्ती टिप्पणियां प्रस्तुत की गई हैं।

2005 के प्रशुल्क दिशानिर्देशों का खंड 2.17.4 इस प्राधिकरण को यह अनुमति देता है कि वह पूर्वव्यापी तदर्थ तरीके से अंगीकृत अंतरिम दर को स्वीकार करे यदि यह अधिक नहीं पाई जाती है। चूंकि प्रस्तावित दर ट्रेड की सहमति से कार्यान्वयित की जाती है और इसे अनुमोदित किया गया है और यह भी कि राजस्व प्रभाव सामान्य संशोधन प्रस्ताव में सुविचारित किया गया है जैसाकि पत्तन द्वारा पुष्टि की गई है, तदर्थ आधार पर पत्तन द्वारा कार्यान्वयित दर को स्वीकार किया गया है।

8. परिणामस्वरूप, और उपर्युक्त कारणों से, यह प्राधिकरण वीओसीपीटी के मौजूदा दरमान में निम्नलिखित दर शामिल करने को अनुमोदन प्रदान करता है:

निम्नलिखित खंड वीओसीपीटी के मौजूदा दरमान के अध्याय III – कार्गो संबंधित प्रभार के अधीन घाटशुल्क देयताओं की अनुसूची 3.1 के अधीन टिप्पणियों में टिप्पणी 5 रूप में शामिल किया गया है। परिणामस्वरूप, मौजूदा टिप्पणी संख्या (5) से (13) को (6) से (14) रूप में पुर्णक्रमांकित किया गया है।

“(5). लंगरगाह में प्रहस्तित कार्गो के लिए ₹० ३/- प्रति टन की दर से कार्गो पोतांतरण शुल्क होगा।”

रानी जाधव, अध्यक्षा

[विज्ञापन III/4/143/11-असा.]

TARIFF AUTHORITY FOR MAJOR PORTS

NOTIFICATION

Mumbai, the 1st June, 2011

No. TAMP/51/2008-TPT.—In exercise of the powers conferred by Sections 48 and 49 of the Major Port Trusts Act, 1963 (38 of 1963), the Tariff Authority for Major Ports hereby disposes of the proposal received from the VO Chidambaranar Port Trust (VOCPT) seeking approval of fee for cargo handling operations carried out at the anchorage as in the Order appended hereto.

TARIFF AUTHORITY FOR MAJOR PORTS

Case No. TAMP/51/2008-TPT

VO Chidambaranar Port Trust

... Applicant

ORDER

(Passed on this 2nd day of May, 2011)

- 2.1. The salient points made by the VOCPT in the proposal are as follows:
- (i). The Tuticorin Port has been handling the vessels upto 10.7 metres draught inside the harbour. Vessels having draught of more than 10.7 metres have started calling at the port and the port handles such vessels at anchorage.
 - (ii). The port had decided initially to handle such deep draught vessels which carry coal, food grains and pulses alone. Such vessels anchored in the outer harbour are permitted for lighterage operations upto the permissible draught and then berthed for further unloading.
 - (iii). The present Scale of Rates approved by the TAMP prescribes Anchorage fees in Schedule 2.7.1. However, there are no such rates for cargo handling operations being carried out at anchorage..
 - (iv). Hence, in the larger interest of the port and user community, the port has framed certain terms and conditions for the lighterage operations at anchorage and circulated it vide Port's Trade Notices dated 5 July 2006 and 22 March 2007 after getting concurrence of the port users in the meeting held on 6 March 2007. It has furnished copy of the minutes of the meeting dated 6 March 2007.

- 2.2. Accordingly, the port has proposed to introduce the following provisions in its Scale of Rates:

- (i). Insert the following under Chapter II – Vessel Related Charges Schedule 2.7:-

Fee for Anchorage Operations:

The following charges shall be levied for the lighterage operations in respect of the vessels at anchorage:

Sl. No.	Particulars	Ceiling Rates
(i).	Fee for lighterage operations in respect of any vessel in anchorage in the port waters within the notified port limits.	25% of berth hire charges relevant to the vessel from the date of commencement of anchorage operations to date of completion.

The port has also proposed following conditions governing the proposed rates:

- (a). The facility is available to deep draught vessels carrying coal, food grains and pulses arriving with a draught of more than 10.7 metres which after lightening to a draught of 10.7 or 9.3 metres, as the case may be, will be handled at the berth.
- (b). The facility is subject to the Steamer Agent obtaining Environmental Clearance and furnishing Mercantile Marine Department's Certificate regarding safety of vessels used for lighterage and carrying passengers.

- (c). The barges carrying lightered cargo will be permitted to be berthed at Zone 'A' only subject to availability of berth.
- (d). The lightered cargo can be handled in Zone 'B' also subject to payment of vessel related charges and wharfage charges as per the Scale of Rates of the port in respect of vessels / barges carrying such lightered cargo to Zone 'B'.
- (e). For pulses and food grains if the berth no.8 is occupied and port could not allot berth to the vessel, anchorage operations would be allowed till the vessel reaches 9.3 m draught or till such time that berth no.8 is available whichever is earlier.
- (f). The barges used for lightering the cargo if berthed in 'Eastern Arm' and lash jetty for handling of lightered cargo, the berth hire will be at 80% of the normal rate.
- (ii). The following clause may be inserted under para 4 as sub serial no.(v) under notes given to Chapter III – 3.1 Schedule of Wharfage Dues.
 - (v). *Cargo transshipment fee @ ₹ 3/- per tonne will be collected for cargo handled at the anchorage.*

2.3 The port has subsequently, vide its letter dated 3 July 2009 clarified the following:

- (i). The fee proposed for lightering at the anchorage proposed is based on the Anchorage fee already approved by this Authority vide Order No.TAMP/80/2003-TPT dated 15 March 2004.
- (ii). This Authority while revising the Scale of Rates vide its Order No.TAMP/15/2006-TPT dated 14 July 2008 prescribed Anchorage fee under Clause 2.7.1. Schedule of Anchorage charges at the rate of 25% of berth hire charges excluding 20% craneage element in the revised Scale of Rates.
- (iii). On the above basis, for the purpose of clarity, the following charges be inserted on lighterage operations:

Sl. No.	Particulars	Rate per GRT per hour or part thereof	
		Coastal vessels (in ₹)	Foreign-going vessels (in US\$)
1.	Upto and inclusive of 3,000 GRT	0.0151 (subject to a minimum of ₹ 29.75)	0.00058 (subject to a minimum of US \$ 1.14)
2.	3,001 to 10,000 GRT	0.0099 (subject to a minimum of ₹ 45.37)	0.00038 (subject to a minimum of US \$ 1.74)
3.	10,001 to 15,000 GRT	0.0130	0.00050
4.	15,001 to 20,000 GRT	0.0161	0.00062
5.	20,001 to 25,000 GRT	0.0219	0.00084
6.	25,001 to 30,000 GRT	0.0240	0.00092
7.	30,001 GRT and above	0.0260	0.00100
8.	Double Banking	In respect of a vessel which is double banked with another vessel occupying a berth it will be charged half of the anchorage charges specified in the above schedule.	

3. In accordance with the consultation process prescribed, the proposal of the VOCPT was circulated to the concerned users / user organisations seeking their comments. The comments received from the concerned users / user organisations have been forwarded to the VOCPT as feedback information. The VOCPT has furnished its remarks on the comments made by the users / user organisations.

2145 8/11/ - 3

4. Based on a preliminary scrutiny of the proposal, the VOCPT was requested to furnish additional information / clarifications vide our letter dated 29 November 2010. The VOCPT has furnished its reply vide letter dated 31 January 2011. A summary of the queries raised by us and the clarifications furnished by the VOCPT are tabulated below:

Sl. No.	Queries raised by us	Reply received by VOCPT																												
(i).	<p>Schedule 2.7.1. of the existing Scale of Rates prescribes two set of anchorage fee (a). for stay of vessel in any area inside the harbour basin and (b) for stay of vessel in any area outside the harbour but within the port limits. The port has proposed the existing anchorage fee to continue in its general revision proposal which is being processed separately. When the existing Scale of Rates already prescribes anchorage fee, it is not clear why separate anchorage fee for lighterage operation is to be prescribed and that too when the rates proposed are same as in the existing/ proposed SOR.</p>	<p>The rate available in the existing SOR is meant for Anchorage fee for stay of vessels inside and outside Harbour Basin to avoid idle occupation by vessels in Port waters within the notified port limits. But this is a proposal for fixing a tariff for lighterage operations i.e., for handling of cargo at Anchorage. The stipulation of anchorage fees for lighterage operation is only to make it clear.</p>																												
(ii).	<p>(a). Clause 2.17.1 to 2.17.3. of the tariff guidelines stipulates conditions allowing port trusts to levy adhoc rates for a new tariff or service which is not available in notified Scale of Rates till the rates is finally. As per the said clause, ad hoc rate to be operated in the interim period must be derived based on existing notified tariffs for comparable services/cargo. In this context, please clarify how the proposed rate of ₹ 3 per tonne towards cargo transhipment fee for cargo handled at anchorage is derived by the port.</p>	<p>For handling cargo operation at Anchorage transhipment fee at ₹ 3/- per tonne has been proposed towards using Port's water front having deep draft and the port has to maintain the anchorage. It is token charge towards usage of anchorage to facilitate handling of big parcel size vessels with draft more than 10.7 mtrs.</p>																												
	<p>(b). Furnish the details of service provided by the port for lightening of cargo at the anchorage and the cost of providing such services to justify the rate proposed.</p>	<p>The Port is facilitating for handling cargo at Anchorage.</p>																												
(iii).	<p>(a). The number of vessels anchored in outer harbour for lighterage operations, quantum of cargo lightered, the revenue earned vessel and cargo related income from the said service may be furnished for the past period (since its implementation).</p>	<p>A. Traffic details</p> <table border="1" data-bbox="723 1273 1221 1420"> <thead> <tr> <th data-bbox="723 1273 837 1295">Particulars</th><th data-bbox="837 1273 918 1295">2007-08</th><th data-bbox="918 1273 999 1295">2008-09</th><th data-bbox="999 1273 1221 1295">2009-10</th></tr> </thead> <tbody> <tr> <td data-bbox="723 1295 837 1339" style="text-align: left;">(i). Vessels which lightened cargo at the anchorage</td><td data-bbox="837 1295 918 1339" style="text-align: center;">22</td><td data-bbox="918 1295 999 1339" style="text-align: center;">53</td><td data-bbox="999 1295 1221 1339" style="text-align: center;">68</td></tr> <tr> <td data-bbox="723 1339 837 1383" style="text-align: left;">GRT</td><td data-bbox="837 1339 918 1383" style="text-align: center;">8,13,424</td><td data-bbox="918 1339 999 1383" style="text-align: center;">19,05,661</td><td data-bbox="999 1339 1221 1383" style="text-align: center;">21,29,576</td></tr> <tr> <td data-bbox="723 1383 837 1420" style="text-align: left;">(ii). Quantum of cargo transhipped (in tonnes)</td><td data-bbox="837 1383 918 1420" style="text-align: center;">2,25,736</td><td data-bbox="918 1383 999 1420" style="text-align: center;">5,01,346</td><td data-bbox="999 1383 1221 1420" style="text-align: center;">6,34,924</td></tr> </tbody> </table> <p>B. Income details</p> <table border="1" data-bbox="723 1476 1221 1628"> <thead> <tr> <th data-bbox="723 1476 837 1498">Particulars</th><th data-bbox="837 1476 918 1498">2007-08</th><th data-bbox="918 1476 999 1498">2008-09</th><th data-bbox="999 1476 1221 1498">2009-10</th></tr> </thead> <tbody> <tr> <td data-bbox="723 1498 837 1542" style="text-align: left;">(i). Vessel related income from vessels which lightered cargo at anchorage</td><td data-bbox="837 1498 918 1542" style="text-align: center;">53.48</td><td data-bbox="918 1498 999 1542" style="text-align: center;">148.72</td><td data-bbox="999 1498 1221 1542" style="text-align: center;">165.06</td></tr> <tr> <td data-bbox="723 1542 837 1628" style="text-align: left;">(ii). Cargo handling income from levy of proposed cargo transhipment fee</td><td data-bbox="837 1542 918 1628" style="text-align: center;">6.77</td><td data-bbox="918 1542 999 1628" style="text-align: center;">17.76</td><td data-bbox="999 1542 1221 1628" style="text-align: center;">19.05</td></tr> </tbody> </table>	Particulars	2007-08	2008-09	2009-10	(i). Vessels which lightened cargo at the anchorage	22	53	68	GRT	8,13,424	19,05,661	21,29,576	(ii). Quantum of cargo transhipped (in tonnes)	2,25,736	5,01,346	6,34,924	Particulars	2007-08	2008-09	2009-10	(i). Vessel related income from vessels which lightered cargo at anchorage	53.48	148.72	165.06	(ii). Cargo handling income from levy of proposed cargo transhipment fee	6.77	17.76	19.05
Particulars	2007-08	2008-09	2009-10																											
(i). Vessels which lightened cargo at the anchorage	22	53	68																											
GRT	8,13,424	19,05,661	21,29,576																											
(ii). Quantum of cargo transhipped (in tonnes)	2,25,736	5,01,346	6,34,924																											
Particulars	2007-08	2008-09	2009-10																											
(i). Vessel related income from vessels which lightered cargo at anchorage	53.48	148.72	165.06																											
(ii). Cargo handling income from levy of proposed cargo transhipment fee	6.77	17.76	19.05																											

	<p>(b). The actual number of vessels which carried out lighterage operations, quantum of cargo lightened and the vessel/ cargo income earned in the current year till 31 October 2010 with projections from November 2010 to 31 March 2011 and for the next two years viz. 2011-12 and 2012-13 may also furnished in the above format.</p>	<p>A. Traffic details</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th colspan="2">Particulars</th> <th>2010-11 (upto Oct'10)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>(i). Vessels which lightened cargo at the anchorage</td> <td>No. of vessels</td> <td>44</td> </tr> <tr> <td></td> <td>GRT</td> <td>13,82,305</td> </tr> <tr> <td>(ii). Quantum of cargo transshipped (in tonnes)</td> <td></td> <td>4,54,691</td> </tr> </tbody> </table> <p>B. Income details</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th colspan="2">Particulars</th> <th>₹ in lakhs 2010-11 (upto Oct'10)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>(i). Vessel related income from vessels which lightered cargo at anchorage</td> <td></td> <td>105.77</td> </tr> <tr> <td>(ii). Cargo handling income from levy of proposed cargo transhipment fee</td> <td></td> <td>13.64</td> </tr> </tbody> </table> <p>It is expected that the same trend will be continued for the period beyond October 2010 of 2010-11 and for the next two years viz. 2011-12 and 2012-13.</p>	Particulars		2010-11 (upto Oct'10)	(i). Vessels which lightened cargo at the anchorage	No. of vessels	44		GRT	13,82,305	(ii). Quantum of cargo transshipped (in tonnes)		4,54,691	Particulars		₹ in lakhs 2010-11 (upto Oct'10)	(i). Vessel related income from vessels which lightered cargo at anchorage		105.77	(ii). Cargo handling income from levy of proposed cargo transhipment fee		13.64
Particulars		2010-11 (upto Oct'10)																					
(i). Vessels which lightened cargo at the anchorage	No. of vessels	44																					
	GRT	13,82,305																					
(ii). Quantum of cargo transshipped (in tonnes)		4,54,691																					
Particulars		₹ in lakhs 2010-11 (upto Oct'10)																					
(i). Vessel related income from vessels which lightered cargo at anchorage		105.77																					
(ii). Cargo handling income from levy of proposed cargo transhipment fee		13.64																					
(iv).	<p>Please confirm that the revenue impact of the proposed tariff is captured in the cost statement filed for the general revision of Scale of Rates which is being processed separately. The treatment for this item may be shown separately in the relevant cost statements while addressing the queries raised vide our letter No.TAMP/9/2010-TPT dated 15 October 2010 on the general revision proposal of the VOCPT.</p>	<p>Yes the revenue earned by means of lighterage fee has been considered in the cost statement filed for general revision of Scale of Rates proposal.</p>																					

5. A joint hearing in this case was held on 29 March 2011 at the VO Chidambaranar Port Trust (VOCPT) premises in Tuticorin. The VOCPT made a power point presentation of its proposal. At the joint hearing, VOCPT and the concerned users/ organisation bodies have made their submissions:

6. The proceedings relating to consultation in this case are available on records at the office of this Authority. An excerpt of the comments received and arguments made by the concerned parties will be sent separately to the relevant parties. These details will also be made available at our website <http://tariffauthority.gov.in>.

7. With reference to the totality of the information collected during the processing of the case, the following position emerges:

- (i). The instant proposal of the VO Chidambaranar Port Trust (VOCPT) mainly arises as vessels carrying coal, food grains and pulses arriving at port with a draught of more than 10.7 metres cannot be directly handled at the berths due to draft restriction and hence they need to be lightered at the anchorage upto permissible draft and then berthed for further unloading.
- (ii). In this regard, the VOCPT has proposed two tariff items:
 - (a). Anchorage fee on vessels lightered at anchorage
 - (b). Cargo Transhipment fee of ₹ 3 per tonne for cargo handled at anchorage.

The VOCPT has also proposed conditionalities governing the proposed tariff.

- (iii). With reference to item (ii) (a) above, the existing Scale of Rates of the VOCPT approved by this Authority vide Order No.TAMP/15/2006-TPT dated 14 July 2008 already prescribes anchorage fee under Schedule 2.7.1 for stay of vessel in any area inside the harbour basin and for stay of vessel in any area outside the harbour but within the port limits in the existing Scale of Rates. The port has proposed to levy the anchorage fee applicable for stay of vessel inside the harbour basin on vessels carrying out lighterage operations at anchorage. The VOCPT has clarified that separate schedule of anchorage fees for vessel carrying out lighterage operation is proposed only to give a clear position. Since the existing Scale of Rates already prescribes anchorage fee for vessels anchored, the same can continue to apply for vessels anchored for lighterage operations inside the harbour basin or outside the harbour basin, as the case may be. It is, therefore, not found necessary to introduce a separate schedule of anchorage fee for lighterage operations as proposed by the port.
- (iv). (a). The other tariff item proposed by the port is ₹ 3 per tonne towards cargo transhipment fee.
- (b). From the position obtaining at some of the Major Port Trusts it is observed that fee, if any, collected for cargo handling at anchorage is either adjusted or in some cases reduced wharfage / port charges are levied for subsequent handling of the lightered cargo at port's berth. The VOCPT has, however, not proposed any adjustment or reduction in the wharfage rate when the cargo lightered at the anchorage is subsequently brought by barges and handled at the port's berth. Notwithstanding the above position, it has to be recognized that the proposed rate by the VOCPT at ₹ 3 per tonne for lighterage operations is reportedly to meet the expenditure incurred by the port to adhere to various environmental measures which are mandated by Pollution Control Board. Moreover, the rate proposed by the VOCPT for lighterage, *prima facie*, appears to be nominal in comparison to the rates prescribed for lighterage at the other ports cited above. Further, lighterage operations at the anchorages of some other major Ports in respect of some commodities involve transshipment to other neighbouring ports, which is not the case in respect of VOCPT. Though, there can be an argument that the expenditure to maintain anchorage and environmental measures are covered in the overall expenditure of the port, it is relevant to state that the additional revenue generated/ proposed to be generated from the proposed levy is recognized by the port in the overall cost statement filed for general revision of its Scale of Rates.

Moreover, it is relevant to state that most of the user associations like the Tuticorin Ship Agents' Association, Tuticorin Port Handling Agents Association, Tuticorin Custom House Agents' Association, All India Chamber of Commerce and Industries have endorsed the proposal of the VOCPT and confirmed that the proposal of the VOCPT is after consulting the respective user associations.

User associations while endorsing the proposal have, however, made an observation that the VOCPT has not incurred any extra capital expenditure for the cargo handling operations at anchorage and that the fees collected through this operation will be additional revenue to the port. As already stated earlier, the VOCPT has confirmed that the additional revenue earned / likely to be earned by the port from proposed lighterage operation is already captured in the cost statement filed for general revision of Scale of Rates of the port.

Since the proposed rate of ₹ 3 per tonne towards cargo transhipment has the consent of users/ user associations, this Authority is inclined to approve the proposed rate. The revenue implication is already factored in the general revision proposal and the said proposal will be processed

separately following the cost plus formula prescribed in tariff guidelines of 2005. Hence the users/ user association would not be put in any disadvantageous position.

(v). (a). The VOCPT has also proposed various conditions governing the proposed rates for handling cargo at anchorage. The first condition stipulates that facility is available to deep draught vessels carrying coal, food grains and pulses arriving with a draught of more than 10.7 metres which after lightening to a draught of 10.7 or 9.3 metres, as the case may be, will be handled at the berth. The port has not explained in the proposal as to why the lightering facility is proposed to be offered only to vessels carrying specific cargo viz. coal, food grains and pulses.

The third and fourth conditions proposed by the VOCPT states that barges carrying lightered cargo will be permitted to be berthed at Zone 'A' subject to availability of berth; and lightered cargo can be handled in Zone 'B' subject to payment of vessel related charges and wharfage applicable for barges carrying such lightered cargo to Zone 'B'. The condition proposed at (5) states that if berth no.8 is occupied, anchorage operations would be allowed till the vessel reaches 9.3 m draught or till such time that berth no.8 is available whichever is earlier.

All these conditions proposed by the VOCPT mainly relate to allowing vessel to be berthed at berths /or anchorage facility by the port depending on their availability. Positioning of vessels at anchorage or berth is an operational matter to be decided by the port using the discretion available to them and not a tariff related issue. It is, therefore, not found necessary to prescribe these conditions in the Scale of Rates. As regards the condition proposed about levy of charges prescribed in the Scale of Rates for Zone B area obviously, if a vessel is berthed at Zone B it will automatically be governed by the relevant conditions prescribed in the Scale of Rates for Zone B and hence it is not necessary to prescribe a separate condition in this regard as proposed by the VOCPT.

- (b). The note number (2) proposed by the VOCPT stating that the facility is subject to the Steamer Agent obtaining Environmental Clearance and furnishing Mercantile Marine Department's Certificate regarding safety of vessels used for lighterage and carrying passengers is an operational matter and not related to tariff and, therefore, not included in the SOR.
- (c). The last note stipulates levy of 80% of berth hire if the barges used for lightering the cargo are berthed in 'Eastern Arm' and lash jetty for handling of lightered cargo. It is relevant to state here that note no.3 prescribed in the existing Scale of Rates of VOCPT under Schedule 2.4.2. relating to berth hire prescribes rebate of 20% of the applicable berth hire, if a vessel is handled at additional berth, finger jetty, shallow water berths or any other non crane berths. Hence if a vessel is berthed in any of the non-crane berths, it will be governed by the existing provision prescribed in the relevant schedule in the Scale of Rates of the VOCPT and hence separate condition proposed by the port need not be incorporated.
- (vi). It has been reported that the port has implemented the proposed rates from the year 2007-08 after obtaining concurrence of port users in the meeting held in March 2007. The port has furnished statistics of number of such vessels handled at the anchorage along with the revenue implications thereof of implementation of the proposed rates from the year 2007-08 to 2010-11 (upto October 2010).

Clause 2.17.1 to 2.17.3 of the tariff guidelines stipulates whenever a specific tariff for services / cargo is not available in the notified Scale of Rates, the port can submit the proposal and levy the rate on an adhoc basis till the rate is finally notified. For this purpose, the adhoc rate must be derived based on the existing

notified tariffs for comparable services / the port and the concerned users must mutually agree upon cargo and it. The proposed rate were implemented by the VOCPT after obtaining the consent of the trade which is supported by the documentary evidence in the form of minutes of the meeting attended by the trade and the subsequent comments received from the user associations confirming this position.

Clause 2.17.4. of the tariff guidelines of 2005 permits this Authority to recognize the interim rate adopted in an ad-hoc manner retrospectively if its not found to be excessive. Since the proposed rate is implemented with the consent of the trade and the same is approved and also that the revenue impact is considered in the general revision proposal as confirmed by the port, the rate implemented by the port on adhoc basis is recognized.

8. In the result, and for the reasons given above, this Authority approves incorporation of the following rate in the existing Scale of Rates of the VOCPT:

The following clause is inserted as note 5 under notes under 3.1- Schedule of Wharfage Dues under Chapter III – Cargo Related Charges of the existing Scale of Rates of the VOCPT. Consequently, the existing note numbers (5) to (13) are renumbered as (6) to (14).

"(5). Cargo transshipment fee @ ₹ 3/- per tonne will be collected for cargo handled at the anchorage."

RANI JADHAV, Chairperson
[ADVT. III/4/143/11-Exty.]